

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2103

Vragen van het lid **Hachchi** (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Onderzoek giftig gas in vliegtuigen»* (ingezonden 22 maart 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 mei 2013) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1952

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Onderzoek giftig gas in vliegtuigen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat is uw reactie op het artikel en in het bijzonder de uitspraken van de heer Scherrenburg?

#### Antwoord 2

Inhoudelijk geeft het artikel geen nieuwe informatie over de problematiek van de kwaliteit van cockpit en cabinelucht in vliegtuigen. Zowel de vereniging van cabinepersoneel als die van verkeersvliegers uiten hun zorgen over giftige lucht in vliegtuigen. De bezorgdheid daarover begrijp ik omdat met een zekere regelmaat melding wordt gemaakt van stank of gezondheidsklachten die gerelateerd worden aan Tri-cresylfosfaten (TCP's) in de cabine en cockpit van vliegtuigen. Ook recent heeft zich een aantal voorvallen bij de KLM voorgedaan die onderzocht zijn. Daarbij is de voornoemde relatie niet aangetoond.

#### Vraag 3

Snapt u het commentaar van de heer Scherrenburg, voorzitter van de vakbond voor cabinepersoneel (VNC), op de opmerking in uw brief aan de Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 120) waarin u stelt dat een gezonde werkomgeving in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de werkgever is? Deelt u de redenatie dat hiervoor voldoende kennis bij de werkgever nodig is en dat

<sup>1</sup> <http://nos.nl/artikel/486317-onderzoek-giftig-gas-in-vliegtuigen.html>

daarom aanvullend wetenschappelijk onderzoek naar gevaarlijke gassen in vliegtuigen moet worden gedaan?

Antwoord 3

Ik deel het commentaar van de heer Scherrenburg niet. In mijn brief van 17 december (31 936 nr. 120) en mijn brief van 5 maart (31 936 nr. 133) ben ik reeds ingegaan op diverse aspecten die bij dit onderwerp van belang zijn, waaronder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij als werkgever.

Vanzelfsprekend is het uitgangspunt dat vliegtuigen zo worden ontworpen dat er in cockpit en cabine geen sprake is van een ongezonde omgeving. Bij de certificering van vliegtuigontwerpen wordt daar dan ook op toegezien. Binnen Europa vervult de EASA deze rol.

Ik ben daarbij nog steeds van mening dat ook de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijkheid dragen voor de kwaliteit van de cockpit en cabinelucht en daarmee voor een gezonde werkomgeving van hun personeel. Dat betekent dat luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigen in goede staat moeten houden en problemen die zich voordoen moeten onderzoeken en oplossen. Wanneer er klachten zijn betreffende de cabinelucht of vreemde geuren rond het vliegtuig na de landing, worden deze derhalve onderzocht en worden indien mogelijk maatregelen genomen. Deze maatregelen kunnen gericht zijn op het vliegtuig, maar ook medisch van aard zijn. In het verleden zijn in meerdere gevallen aanpassingen aan ontwerp of onderhoud genomen die effectief bleken. Die verantwoordelijkheid wordt daarmee dus ook daadwerkelijk vormgegeven.

Het Analyse Bureau Luchtvaart houdt alle meldingen van voorvallen in de luchtvaart bij, waaronder de melding van «fume events» (rook of stank). De afgelopen 5 jaar is er sprake geweest van 87 meldingen en dit lopende jaar zijn tot nu toe 9 fume events gemeld. De Europese data base bevat voor de afgelopen 5 jaar 200 meldingen die betrekking hebben op de luchtkwaliteit van vliegtuigen. Daarvan wordt 6% gerelateerd aan motorolie.

Er is veel wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar TCP's in vliegtuigcabines. Dit heeft echter nog geen helder totaalbeeld opgeleverd. Er is door diverse organisaties in verschillende landen onderzoek uitgevoerd om het beeld verder te verbeteren. Daarbij is het mogelijk dat verschillende wetenschappers uiteenlopende visies verkrijgen. Deze verschillen waren ook van belang bij mijn voorgaande brief aan de Kamer over dit onderwerp. Ik ben geïnteresseerd in een totaal beeld, waarbij het niet alleen gaat om het gezondheidseffect van de TCP's, maar ook de mogelijkheden van die stoffen om door te dringen tot cockpit en cabine.

Vraag 4

Ziet u mogelijkheden de onrust weg te nemen door in Europees verband voor te stellen een onderzoek door het European Aviation Safety Agency (EASA) te laten uitvoeren en daarmee alle onduidelijkheid en zorgen weg te nemen?

Antwoord 4

Het merendeel van de regelgeving voor luchtvaart is op Europees niveau vastgelegd. Ook de regels die betrekking hebben op het vliegtuig en de kwaliteit van de cockpit en cabinelucht is Europese regelgeving. Naar aanleiding van de vragen is er contact geweest met het Europese Agentschap voor veiligheid van de luchtvaart EASA. De EASA, heeft een studie uitgevoerd naar de wenselijkheid om de regelgeving betreffende luchtkwaliteit in vliegtuigen aan te passen en is tot de conclusie gekomen dat er op basis van het beschikbare materiaal geen aanleiding is om de regelgeving aan te passen (EASA Decision No 2012/001/R). Recent is een studie verschenen van Schindler (samen met anderen) betreffende de effecten van fume events. In deze studie zijn bij 332 bemanningsleden urinemonsters afgenomen binnen 12 uur na de gebeurtenis en op TCP's onderzocht. Daarbij zijn nauwelijks TCP's gemeten. De conclusie is dat er geen lichamelijke effecten verwacht mogen worden door TCP's als gevolg van dit soort fume events.

Ik deel de mening van de EASA dat op basis van objectieve gegevens er niet kan worden gesteld dat fume-events leiden tot een directe gevaarlijke situatie. Daarmee is er dan ook onvoldoende reden nu tot aanscherping van de regels te komen.

Op veel plaatsen in de samenleving worden TCP's gebruikt, waarbij mogelijk risico's op lichamelijke effecten ontstaan door blootstelling aan lage concentraties van deze stoffen. Er wordt onderzoek gedaan naar gehanteerde normen en er zijn vragen over de doses – respons effecten van het menselijk lichaam op TCP's. Deze vraagstukken zijn niet specifiek gerelateerd aan vliegtuigen, maar breder van aard. Zoals in de brief van 5 maart 2013 (31 936 nr. 133) is aangegeven zal er in het kader van het Europese stoffen programma REACH onderzoek worden gedaan naar de eigenschappen van TCP. Het onderzoek zal door het RIVM worden gedaan in opdracht van het Europees Agentschap voor Chemische Stoffen (ECHA). Vanzelfsprekend zal op basis van die resultaten worden bezien of dat moet leiden tot aanpassing van normen en of dat gevolgen dient te hebben voor de luchtvaart.